

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

EP 00/8964
EJV



REC'D 03 NOV 2000

WIPO

PCT

Bescheinigung

10/088882/4
H2

Die ZF Friedrichshafen AG in Friedrichshafen/Deutschland hat eine Patentanmeldung unter der Bezeichnung

"Steuerung eines automatischen oder automatisierten Getriebes
über Spracheingabe"

am 29. September 1999 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingereicht.

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

Die Anmeldung hat im Deutschen Patent- und Markenamt vorläufig das Symbol F 16 H 59/02 der Internationalen Patentklassifikation erhalten.

München, den 3. November 1999

Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident

Im Auftrag

Aktenzeichen: 199 46 559.2

Hoiß

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

A 9161

06.90
11/98

REG-43

Steuerung eines automatischen oder
automatisierten Getriebes über Spracheingabe

5 Die Erfindung betrifft die Steuerung einer automatisch oder automatisiert ausgeführten Schaltung in einem Fahrzeugwechselgetriebe nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Automatische oder automatisierte Schaltgetriebe von Fahrzeugen schalten üblicherweise nach vorgegebenen Schaltprogrammen, die verschiedene Parameter des jeweiligen Fahrzeugzustandes und Fahreranforderungen in die Berechnung eines angemessenen Übersetzungsverhältnisses des Getriebes einfließen lassen. Bevorstehende Fahrsituationen und Einflüsse aus der Verkehrssituation auf das Fahrzeug können
15 die verschiedenen Parameter erzeugenden Sensoren nicht erfassen und damit einer Berechnung auch nicht zugrundelegen. In verschiedenen Situationen ist der aktive Eingriff des Fahrers erforderlich, weil er die Fahrzeugsituation, die Verkehrssituation, den Straßenzustand oder die Besonderheiten der Topographie besser beurteilen kann.
20

Somit kann es zu Situationen kommen, in denen das Getriebe schaltet, die aber unpassend und für den Fahrer unangenehm sind. Dabei kann das Getriebe zu einem für den Fahrer unvorhersehbaren Zeitpunkt schalten oder es kann
25 auch ein unvorhersehbar großer Gangwechsel durchgeführt werden, der der bestehenden Verkehrssituation oder Topographie nicht angemessen ist.

30

Aus der DE 196 50 770 A1 ist beispielgebend für automatische Getriebe bekannt, die Steuerung und damit die Verstellung des Bedienhebels für verschiedene Schaltmodi des

Getriebes über eine Sprachsteuerung vorzunehmen. Dabei wird das normalerweise manuelle Einlegen eines Schaltmodus bei einem automatischen Getriebe durch die Spracheingabe ersetzt, d.h. der eingelegte Schaltmodus eines automatischen

5 Getriebes wird durch Sprachsteuerung geändert, nicht der Wechsel eines Übersetzungsverhältnisses innerhalb des Getriebes. Welches Übersetzungsverhältnis in dem jeweiligen Schaltmodus geschaltet wird bleibt nach wie vor der Getriebebesteuerung des automatischen Getriebes überlassen.

Ein derartiges Verstellen des gewünschten Schaltmodus geschieht auch nur in wenigen Situationen des Fahrzeugbetriebes, denn wie bei einem automatischen Getriebe üblich, werden die verschiedenen Schaltmodi in der Regel im Fahrzeugstillstand eingelegt (Vorwärts, Rückwärts, Parken etc.) und

15 dann während des Fahrbetriebs in dem jeweiligen Schaltmodus nicht mehr geändert. Die Wahl des richtigen Übersetzungsverhältnisses im jeweiligen Schaltmodus bleibt dann der Getriebebesteuerung überlassen. Dem Fahrer bleibt lediglich überlassen, welchen Schaltmodus er über die Spracheingabe

20 wählt. Eine Änderung des geschalteten Übersetzungsverhältnisses ist dabei kaum möglich und eine fahrsituationsbezogene Änderung ist gar nicht möglich.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einem

25 automatisch oder automatisiert schaltenden Getriebe einen fahrsituationsbezogenen Wechsel des Übersetzungsverhältnisses im Getriebe zu unterstützen.

Die Aufgabe wird gelöst durch eine Vorrichtung mit den

30 Merkmalen des Anspruchs 1 und einem Verfahren nach Anspruch 10. Ausgestaltungen sind Gegenstand von Unteransprüchen.

Bei einer Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes mit einer Einrichtung zur Spracheingabe durch den Fahrer, in der die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem Speicher abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen werden und daraus Steuersignale gebildet werden, werden in einer Getriebesteuerung des Fahrzeugwechselgetriebes die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten Steuersignale den von der Getriebesteuerung errechneten Schaltsignalen überlagert, um daraus einen situationsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeugwechselgetriebe zu bilden. Dadurch kann der Fahrer das Fahrzeug fahrzeugbezogen, verkehrssituationsbezogen oder auch topographiebezogen richtig steuern. In einer vorteilhaften Ausgestaltung sind über die Einrichtung zur Spracheingabe die Anzahl der Gangsprünge beim Wechsel des Übersetzungsverhältnisses sowohl beim Hochschalten als auch beim Zurückschalten einzugeben und in einer weiteren Ausgestaltung sind spezielle Fahrprogramme wie ökonomische oder sportliche Programme oder Winterprogramme einzugeben. In einer Ausgestaltung ist über die Einrichtung zur Spracheingabe das Kriechen des Fahrzeugs zu unterdrücken. In einer vorteilhaften Ausgestaltung ist durch die Einrichtung zur Spracheingabe der Befehl, das aktuell eingelegte Übersetzungsverhältnis zu halten, einzugeben oder in einer Ausgestaltung ist eine gewünschte Anfahrübersetzung entsprechend der aktuellen Beladung oder Steigung, an der das Fahrzeug steht, einzugeben.

Eine weitere Ausgestaltung zeigt für die Einrichtung zur Spracheingabe eine Vorrichtung, die für den Fahrer leicht zugänglich ist und mit der die Benutzung der Einrichtung zur Spracheingabe freigegeben wird. Bei einer Ausgestaltung wird die Benutzung für eine vorbestimmbare Zeitspanne freigegeben und in einer Ausgestaltung ist die Vorrichtung wäh-

rend der Fahrt ausschließlich für den Fahrer selbst zugänglich ausgebildet.

5 Eine bevorstehende Verkehrssituation, wie eine die
Durchfahrt versperrende Verkehrslichtzeichenanlage, das
Ende eines Staus, ein Bahnübergang oder ein Fußgängerüber-
weg werden vom Fahrer mit seinen Sinnesorganen erkannt. Das
Gleiche gilt für das Erkennen einer bevorstehenden Steigung
nach einer längeren Fahrt auf ebener Strecke oder das Er-
reichen der Talsohle nach längerer Bergabfahrt, möglicher-
weise unter Einsatz zusätzlicher Bremseinrichtungen des
Fahrzeugs. Der gegebene Straßenzustand insbesondere auch in
Folge von Witterungseinflüssen spielt für das zu schaltende
Übersetzungsverhältnis gleichsam eine wichtige Rolle. Eben-
15 falls kann die bevorstehende Situation eine Schaltung über
mehrere Gangstufen erfordern oder, im Gegensatz dazu, auch
nicht zulassen oder nicht sinnvoll erscheinen lassen. Der
Fahrer kann entscheiden, ob eine Schaltung noch sinnvoll
ist oder nicht. Dementsprechend wird er sie zulassen, durch
20 die Eingabe von Sprachbefehlen korrigieren oder verhindern.

Das Schalten von Übersetzungsstufen kann je nach Fahr-
zeugsituation sicherheitsrelevant sein. Schaltungen auf-
grund von falscher Interpretation des Spracherkennungssy-
25 stems, beispielsweise durch Gespräche der Mitfahrer oder
sonstige Umgebungsgeräusche wie Straßengeräusche oder Ra-
diogeräusche müssen deshalb zuverlässig ausgeschlossen
sein. Es muß vermieden werden können, daß ein Mitfahrer
einen unangebrachten Sprachbefehl abgeben kann, der zu ei-
30 nem gefährlichen Eingriff in die Fahrzeugsteuerung wird.
Deshalb soll ein nur vom Fahrer erreichbares Bedienungsele-
ment vorgesehen sein, das die Eingabe von Sprachbefehlen
zur Getriebesteuerung nur zeitweise freigibt. Dies kann ein

Tippschalter sein, der bei seiner Betätigung die Befehls-
eingabe für die Getriebefunktionen für eine vorbestimmte
oder programmierbare Zeitspanne freigibt.

5 Die Erfindung wird anhand einer Zeichnung näher erläu-
tert.

Die einzige Figur zeigt ein automatisiertes Getrie-
be 2, das über eine Steuerleitung 4, beispielsweise eine
CAN-Bus-Leitung oder eine sonstige Kommunikationsbus-
Leitung mit einer Getriebesteuerung 6, einem Kupplungsstel-
ler 8 und einem Gangschalthebel 10 verbunden ist. Über die
Leitung 16 wird Druckluft einem Getriebesteller 14 zuge-
führt und über die Leitung 12 wird Druckluft dem Kupplungs-
15 steller 8 zugeführt. Die Steuerleitung 4 ist an einer
Schnittstelle 18 mit weiteren hier nicht gezeigten Elemen-
ten des Fahrzeugs verbunden, wie beispielsweise Motorelek-
tronik (EDC), Motorbremse, ABS, ASR oder Retarder. Eben-
falls ist eine Einrichtung zur Spracheingabe 20 an die
20 Steuerleitung 4 angeschlossen. In der Einrichtung 20 befin-
det sich ein Speicher 22 für Referenz-Sprachbefehle. Ein
Mikrofon 24 zur Eingabe der Sprachbefehle durch den Fahrer
ist mit der Einrichtung 20 verbunden. An dem Gangschalthe-
bel 10 ist ein Knopf 26 vorgesehen, mit dem der Fahrer die
25 Eingabe von Sprachbefehlen freigeben kann. Ein derartiger
Knopf kann auch als Lenkstockhebel an einem hier nicht ge-
zeigten Lenkrad vorgesehen sein. Der Knopf kann auch direkt
am Lenkrad auf dessen Oberfläche oder im Griffbereich am
Lenkradkranz angeordnet sein.

Bezugszeichen

	2	Getriebe
5	4	Steuerleitung
	6	Getriebesteuerung
	8	Kupplungssteller
	10	Gangschalthebel
	12	Leitung
	14	Getriebesteller
	16	Leitung
	18	Schnittstelle
	20	Einrichtung zur Spracheingabe
	22	Speicher
15	24	Mikrofon
	26	Knopf

P a t e n t a n s p r ü c h e

5 1. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder
automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) mit einer Ein-
richtung zur Spracheingabe (20) durch den Fahrer, in der
die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem
Speicher (22) abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen
werden und daraus Steuersignale gebildet werden, dadurch
g e k e n n z e i c h n e t , daß in einer Getriebesteue-
rung (6) die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten
Steuersignale den von der Getriebesteuerung (6) errechneten
Schaltsignalen überlagert werden, um daraus einen situati-
15 onsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeugwechselgetriebe
(2) zu bilden.

20 2. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder
automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach An-
spruch 1, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß
über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) die Anzahl der
Gangsprünge beim Wechsel des Übersetzungsverhältnisses so-
wohl beim Hochschalten als auch beim Zurückschalten einzu-
geben sind.

25 3. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder
automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach An-
spruch 1 oder 2, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,
daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) spezielle
Fahrprogramme wie ökonomische oder sportliche Programme
30 oder Winterprogramme einzugeben sind.

4. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) der Befehl, das Kriechen des Fahrzeugs zu unterdrücken, einzugeben ist.

5. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) der Befehl, das aktuell eingelegte Übersetzungsverhältnis beizubehalten, einzugeben ist.

6. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) eine gewünschte Anfahrübersetzung einzugeben ist.

7. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß für die Einrichtung zur Spracheingabe (20) eine Vorrichtung (26) vorgesehen ist, die für den Fahrer leicht zugänglich ist und mit der die Benutzung der Einrichtung zur Spracheingabe (20) freigegeben wird.

8. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung (26) die Spracheingabe für eine vorbestimmbare Zeitspanne freigibt.

9. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung (26) während der Fahrt ausschließlich für den Fahrer zugänglich ist.

10. Verfahren zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) bei dem in einer Einrichtung zur Spracheingabe (20) durch den Fahrer, in der die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem Speicher (22) abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen werden und daraus Steuersignale gebildet werden, dadurch gekennzeichnet, daß in einer Getriebesteuerung (6) die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten Steuersignale den von der Getriebesteuerung (6) errechneten Schaltsignalen überlagert werden, um daraus einen situationsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeugwechselgetriebe (2) zu bilden.

Zusammenfassung

5

Steuerung eines automatischen oder
automatisierten Getriebes über Spracheingabe

15

Bei einer Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) mit einer Einrichtung zur Spracheingabe (20) durch den Fahrer, in der die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem Speicher (22) abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen werden und daraus Steuersignale gebildet werden, werden in einer Getriebesteuerung (6) die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten Steuersignale den von der Getriebesteuerung (6) errechneten Schaltsignalen überlagert, um daraus einen situationsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeugwechselgetriebe (2) zu bilden.

20

Figur

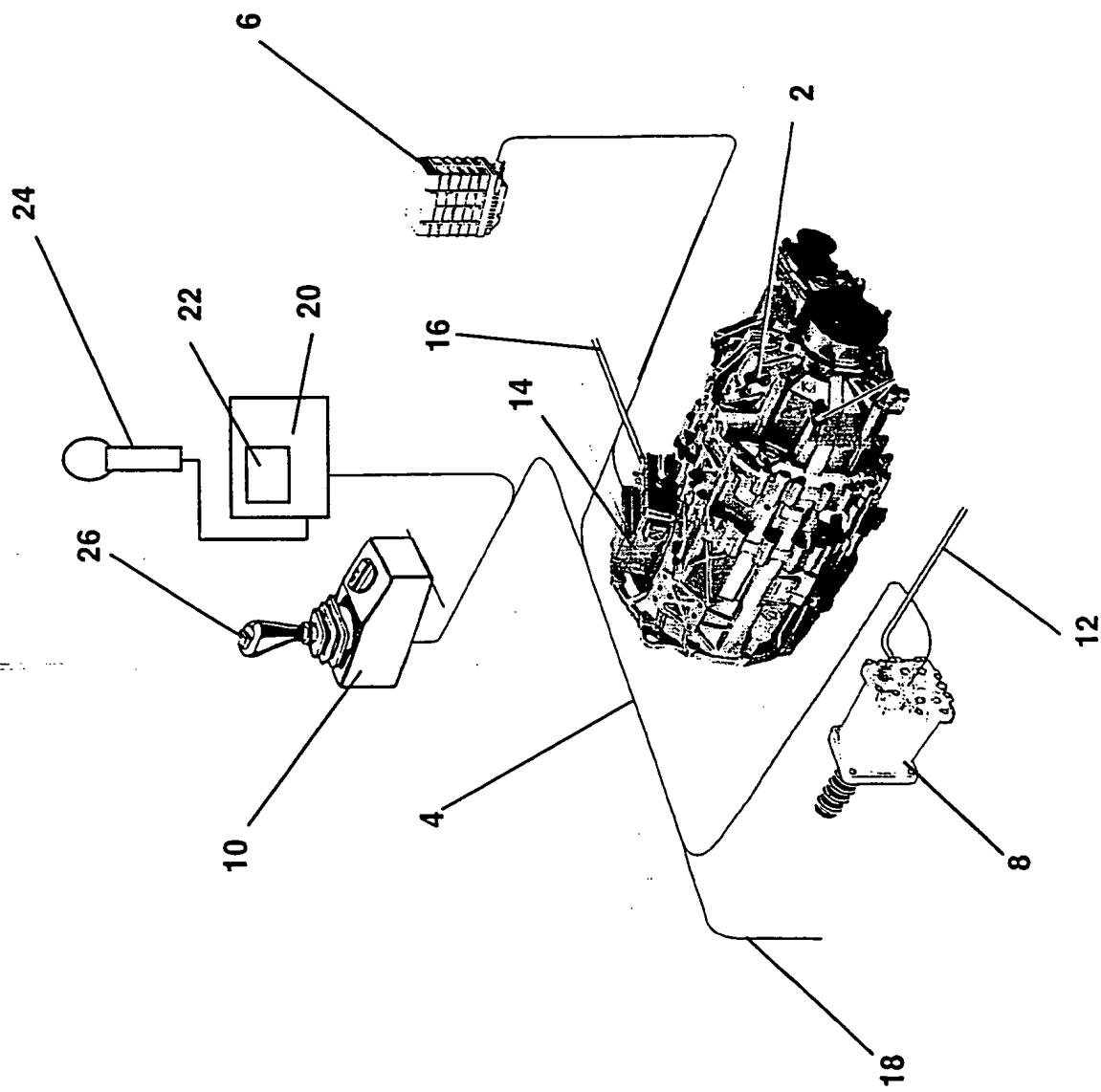


Fig.